

2022-02-07

Infrastrukturdepartementet  
Finansdepartementet

## **Remiss av promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten. DNr: I2021/03379**

Drivkraft Sverige har fått rubricerade remiss för synpunkter och lämnar följande remissvar.

### **Allmänt**

Drivkraft Sverige kommer att svara på hur förslaget är konstruerat om hur de höginblandade biodrivmedlen skall kunna införas i reduktionsplikten. Drivkraft Sverige tar inte ställning i frågan om Regeringen skall verka för fortsatt skattebefrielse eller om höginblandade skall föras in i reduktionsplikten enligt förslaget.

Flera tidigare kvotpliktsutredningar har försökt föra in de höginblandade i kvotplikter av olika utformning men har konstaterat att det inte är lätt att genomföra på ett konkurrensneutralt sätt.

### **Sammanfattning**

- Drivmedelspriser stiger till följd av bland annat ökad reduktionsplikt. Detta gäller särskilt diesel och kan få allvarlig påverkan på Sveriges näringslivs konkurrenskraft då man får högre transportkostnader än andra länder. Drivkraft Sverige anser därför att regeringen skall se över de nuvarande skattenivåerna och snabbt utreda om de skulle kunna sänkas för att kompensera för den höga ambitionen i reduktionsplikten.
- Drivkraft Sverige välkomnar ett nytt energiskattedirektiv som möjliggör en differentiering av skatten på hållbara biodrivmedel och fossila drivmedel. Drivkraft Sverige delar dock inte promemorians optimism om att det kan vara infört i medlemsstaterna 1.1.2023.
- Drivkraft Sverige anser att pumplagen, i samband med reduktionspliktens införande, har spelat ut sin roll och endast medför merkostnader utan reell klimateffekt och skall därför avvecklas.
- Då miljöinformation bygger på fysisk produkt blir det en miljöinformation som inte är korrekt och kan leda till att konsumenter får missledande information. Det innebär att man på pumpen måste ange den reduktion som drivmedlet hade men behöver inte redovisa att ett eventuellt utsläppsöverskott har sålts vidare.

Drivkraft Sverige anser att regelverket om miljöinformation skall omarbetas till relevant information till konsumenter och då på drivmedelsbolagens websidor.

- Drivkraft Sverige bedömer att ett avtal om en additionell effekt, som innebär att det höginblandade biodrivmedlet inte ingår i reduktionsplikten, kan skapas men att det kommer att vara väldigt dyrt då skatten måste läggas på utan möjlighet till att sälja eventuellt utsläppsminskning till någon reduktionspliktig aktör eller göra en eventuell korssubventionering inom reduktionsplikten som syftar till att minska priset på höginblandade biodrivmedlen vid pump.
- Drivkraft Sverige anser att definitionen om e-bränslen i denna lag till fullo måste överensstämma med det som kommer i den delegerade akten om e-bränslen som aviserats i förnybartdirektivet.
- Korssubventionering kan fungera för aktörer som säljer både fossilt och höginblandade och rena biodrivmedel. Möjligheterna är dock olika för olika aktörer bland annat beroende på vilken marknadsfördelning man har mellan bensin och diesel.
- Drivkraft Sverige anser att det kan finnas en problematik vad gäller försäljning av utsläppsminskningar från aktörer som endast säljer höginblandade eller rena biodrivmedel. De aktörer som behöver sälja utsläppöverskott behöver veta priset för dessa i början på året medan de reduktionspliktiga som ska köpa vet behovet av att köpa utsläppsminskningar först mot slutet av året.
- Drivkraft Sverige anser att kravet på att uppfylla reduktionsplikten innan överskott får säljas skall tas bort. Kravet på att det måste vara ett överskott för att få sälja utsläppsminskningar anser Drivkraft Sverige vara hämmande för handel med utsläppsminskningar.
- Promemorian indikerar att ett system som syftar till att gynna etanol och metanol genom att räkna upp växthusgasminskningen med skillnaden i energiinnehåll. Drivkraft Sverige avstyrker denna metodik som saknar trovärdighet vad gäller klimatarbetet då den inför en konstruerad växthusgasminskning som inte finns i verkligheten. Samtidigt är det uppenbart att alkoholbränslena får det mycket svårt om inte någon åtgärd vidtas.
- Drivkraft Sverige avstyrker att använda samma normalvärden för växthusgasutsläppen för bensin, diesel och flygfotogen om inte motivet tydligare kan anges och motiveras på ett mer övertygande sätt.
- Drivkraft Sverige delar regeringens bedömning att inte införa en särskild kvot för rena och höginblandade biodrivmedel då drivmedelsleverantörerna inte kan garantera en efterfrågan på dessa biodrivmedel och en särskild kvot skulle därmed kunna bli svår att klara.

- Förslaget lämnar detaljer till förordningar och föreskrifter. Drivkraft Sverige anser att det är mycket viktigt att dessa finns klara och remissbehandlade i god tid före ett eventuellt ikraftträdande.
- Drivmedelslagens specifikationer för E85, FAME och ED 95 behöver uppdateras för att de skall betala skatt enligt Mk1.

### **Drivmedelskostnader och näringslivets konkurrenskraft**

En ökande reduktionsplikt innebär en ökad inblandning av hållbara biodrivmedel i bensen och diesel. Särskilt för diesel där reduktionsplikten från årsskiftet är 30,5%. Det har lett till att Sverige har EU:s högsta drivmedelspris på diesel. Det får allvarlig påverkan på Sveriges näringslivs konkurrenskraft då transportkostnader blir högre jämfört med andra länder. Biodrivmedelsefterfrågan har ökat i andra EU länder vilket har drivit upp priserna på både HVO, ETANOL och FAME. Ju högre inblandning ett land har desto större blir påverkan på priset för konsumenterna och företagen.

Drivkraft Sverige anser därför att regeringen skall se över de nuvarande skattenivåerna och snabbt utreda om de skulle kunna sänkas för att kompensera för den höga ambitionen i reduktionsplikten.

Bestämmelserna för den årliga skatteuppräkningsen med 2% av drivmedelsskatterna återfinns i lagen om skatt på energi. Den har pausats under 2021 och 2022 men det föreligger inget förslag till en fortsatt paus av denna uppräkningsen. Det kommer i så fall att ytterligare öka på drivmedelspriserna om skatten räknas upp med 2%.

Ur Oil Bulletin 31/1/2022 kan man räkna Sveriges dieselpriis jämfört med några länder i Sveriges närhet.

<b>Land</b>	<b>Sveriges dieselpriis jämfört med inkl. skatt, kr/liter</b>
Danmark	+4,26 kr/liter
Finland	+2,35 kr/liter
Polen	+7,77 kr/liter
Tyskland	+4,10 kr/liter

### **Avveckla pumplagen**

Kravet i den s.k. pumplagen, (Lag SFS 2005:1248) är att tillhandahålla ett, till övervägande del på energibas, förnybart drivmedel. De flesta drivmedelsbolagen uppfyllde lagen genom att installera E85 pumpar. När pumplagen infördes fanns samtidigt förmåner för Flexifuel-fordon (FFV). Dessa avvecklades bara något år efter införandet av pumplagen och idag minskar fordonsflottan av FFV fordon och försäljningen av E85 har minskat kraftigt och utgör i november 0,3% av bensen- och dieselpoolen. Det är inget krav på att faktiskt sälja något av de förnybara drivmedlen. Dessutom är ekvivalentpriset mot bensen inte gynnsamt och därmed använder huvuddelen av de flexi-fuel fordon som att tanka bensen och inte E85.

Ekvivalentpriset mot bensin har inte varit till E85:s fördel med än 20% av tiden de senaste fem åren. Volymerna av försåld E85 sjunker stadigt.

På flera håll har drivmedelsbolagen valt att uppfylla ”pumplagen” genom att tillhandahålla HVO100 då det finns en efterfrågan på det höginblandade biodrivmedlet.

Reduktionsplikten ska uppfyllas per kalenderår och drivmedeleverantör. Det innebär att man redan idag kan uppfylla kravet i pumplagen på en kvalitet som är övervägande förnybart på energibas genom en lokal kvalitet med högre inblandning. Denna högre inblandning för att uppfylla pumplagen motsvaras då av en mindre mängd på andra drivmedelsstationer (<1500 m<sup>3</sup> bensin och diesel/år) som inte har det kravet enligt pumplagen.

Om höginblandade och rena biodrivmedel förs in i reduktionsplikten så kommer krav enligt pumplagen inte tillföra någon klimatnytta.

Enligt lag (2005:1248) är det inte tillåtet att uppfylla pumplagens krav med el-laddpunkter då det särskilt skrevs in i pumplagen för att förhindra drivmedelsbolagen att uppfylla kravet med en ”sladd”.

Drivkraft Sverige anser att pumplagen inte skall omarbetas till att tillåta eller föreskriva laddplatser för att uppfylla kraven. Pumplagens krav styr strikt på var dessa ”pumpar” skall finnas genom försäljningsvolymen av bensin och diesel och inte där aktörerna själva får välja att bygga laddplatser efter kommersiella bedömningar och i takt med att det finns efterfrågan. Drivkraft Sverige anser inte heller att pumplagen skall revideras så att den skulle ställa krav på en särskild andel av laddstolpar då det också blir ett krav utan att bolagen kan göra kommersiella bedömningar om lönsamheten och i det fallet endast skulle träffa drivmedelsbolagen på en marknad med många andra aktörer vilket inte kan anses som konkurrensneutralt.

Drivkraft Sverige anser därför att pumplagen, i samband med reduktionspliktens införande, har spelat ut sin roll och endast medför merkostnader utan reell klimateffekt och skall därför avvecklas.

## **Miljöinformation**

Rapporteringen av miljöinformation innebär att man rapporterar fysiska volymer med aktuell inblandning av biodrivmedel och råvaror kan allokeras till den produkten. Det innebär att de höginblandade, eller de med högre inblandning av biodrivmedel på just aktuell pump, kan märkas med en högre växthusgasreduktion och annat urval av råvaror än i reduktionspliktens redovisning. Det kan sedan innebära att aktuellt drivmedelsbolag säljer denna överskottsreduktion vidare till annan aktör. Detta är redan möjligt idag i och med den utformning som kraven på miljöinformation har. Drivkraft Sverige har i flera remissvar pekat på olämpligheten av miljöinformationens utformning men inte fått gehör för våra synpunkter.

Förslaget att föra in de höginblandade biodrivmedlen i reduktionsplikten innebär att man får sälja utsläppsöverskottet från de höginblandade till reduktionspliktiga aktörer. Då miljöinformation bygger på aktuell produkt blir det en miljöinformation som inte är korrekt och kan leda till att konsumenter får missledande information. Dvs man får ange den reduktion som drivmedlet hade men behöver inte redovisa att utsläppsöverskottet har sålts vidare.

Om Miljöinformationen fortsätter enligt nuvarande utformning bör Energimyndigheten ges i uppdrag att informera vad denna utformning innehåller för

information för att inte riskera att konsumenter missleds att tro vad som anges på pumpen.

Drivkraft Sverige anser att regelverket kring Miljöinformation skall omarbetas och endast redovisas på medlemsbolagens hemsidor med tydliga och pedagogiska förklaringar för konsumenten.

## **Additionell effekt**

Sid 28

*Om rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktions-plikten innebär det att köp av dessa biodrivmedel inte påverkar de samlade utsläppen per energienhet från de drivmedel som säljs i Sverige. En reduktionspliktig aktör som säljer mer ren HVO kan i stället blanda in mindre HVO i diesel. Det brukar kallas för att utsläppsminskningen inte blir additionell. En köpare av drivmedel som vill att dess val av drivmedel ska leda till additionella utsläppsminskningar behöver därför ingå avtal med drivmedelsleverantören, om att den sålda volymen inte får användas för att uppfylla reduktionsplikten. En sådan formulering finns redan i Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för drivmedel.*

Upphandlingsmyndighetens kriterier för upphandling av drivmedel bygger på rapporteringen av Miljöinformationen vilket Drivkraft Sverige anser leder fel och blir ytterligare missvisande om höginblandade införs i reduktionsplikten. Se stycket ovan om Miljöinformation. I avancerade och spets skall reduktionen vara additionell.

När reduktionspliktsnivåerna stiger behöver också den additionella delen bli högre. Drivkraft Sverige bedömer att ett avtal om en additionell effekt, som innebär att det höginblandade biodrivmedlet inte ingår i reduktionsplikten, kan skapas men att det kommer att vara väldigt dyrt då skatten måste läggas på utan möjlighet till att sälja eventuellt utsläppsminskning till någon reduktionspliktig aktör eller göra en eventuell korssubventionering inom reduktionsplikten som syftar till att minska priset på höginblandade biodrivmedlen vid pump.

Som exempel kan det med dagens (4 februari 2022) HVO100 pris på 25,47 behöva läggas skatt inkl. moms: + 6,00 kr/liter och priset hamnar över 30 kr/liter inkl. moms (exkl. moms:  $20,37+4,80=25,17$ ).

## **Kommentarer till**

*Förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel*

### Fossilfria

Sid 5:

Drivkraft Sverige ställer sig frågan om uttrycket ”fossilfria” är ett lämpligt ordval då de aktuella drivmedlen som avses under denna punkt inte är helt fossilfria och kan därmed riskera att vara missledande. Det krävs ju att produkten enligt 3. helt eller till övervägande del har

- a) framställts av biomassa eller hämtat energin från fossilfria energikällor.
- hämtat sitt energinnehåll från andra fossilfria energikällor än biomassa,
- b) hämtat sitt energinnehåll från andra fossilfria energikällor än biomassa

Som Drivkraft Sverige uppfattar det menas det under b) s.k. ”e-bränslen”. Det skall enligt förnybartdirektivet 2018/2001/EU publiceras en delegerad akt vid årets slut

2021 om hur man skall räkna på och definiera e-fuel. Såvitt Drivkraft Sverige känner till har någon sådan delegerad akt ännu inte presenterats. Det är mycket viktigt att definitionen i denna lag till fullo överensstämmer med det som kommer i den delegerade akten om e-bränslen.

### KN nummer enligt 2001 nomenklatur

#### Sid 6:

Vissa KN-nummer är väldigt inaktuella och pekar på bensinkvaliteter som inte är lagliga sedan mitten av 90-talet. För bensin gäller det KN nummer för blyad bensin dvs 27 10 11 51 och 27 10 11 59 samt också 2710 11 41 som har oktantal lägre än 95 och som inte är tillåtet enligt Drivmedelslagen (2011:319) men får finnas i EU

För diesel gäller det KN Nummer med för hög svavelhalt som inte är tillåtna i diesel för motordrift. Det gäller 27 10 19 45: Svavelhalt 0,05% till 0,2%

### **Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten**

Drivkraft Sverige uppfattar det som att alla drivmedel som skall uppfylla reduktionsplikten för diesel får läggas in i "dieselpoolen" och alkoholdrivmedel och bensin i "bensinpoolen" och de sammanlagda volymerna av fossilt och andelen förnybart skall uppfylla reduktionsplikten på samma sätt som det görs inom dagens regelverk för reduktionsplikten.

Analysen av förslaget hade underlättats om det funnits ett avsnitt med en tydlig beskrivning av beräkningssättet av förslaget.

### **Certifierade för HVO100**

#### **Sid 11:**

*Ren HVO används framför allt i bussar och lastbilar med vanliga dieselmotorer, men fler och fler dieslbilar certifieras för att använda drivmedlet.*

Idag är HVO 100 enligt EN 15940 inget certifieringsdrivmedel i EU mot vilken fordon kan certifieras. För att HVO100 skall vara godkänd för användning i fordon krävs ett särskilt godkännande från fordonstillverkaren för att garantierna för fordonet och dess avgasreningsutrustning fortsatt skall gälla. Avgaskraven från Euro 6/VI innebär att fordonstillverkaren som godkänner användningen av ett visst drivmedel måste klara avgaskraven på drivmedel som de godkänner för användning i fordonet samt alla blandningar mellan det och certifieringsdrivmedlet som för diesel är enligt SS-EN 590 och för bensin SS-EN 228.

### **Ny höginblandad bensinkvalité**

*Sid 11 : Under 2021 har det kommit en ny höginblandad bensinkvalitet på den svenska marknaden, med 68 volymprocent förnybar bensin, 10 volym-procent förnybar etanol och 22 volymprocent fossil bensin.*

samt

#### Sid 21

*Detta kan dock åtminstone delvis motiveras med att det är nödvändigt att utveckla drivmedel som kan ersätta fossil bensin om en fullständig utfasning av fossila drivmedel ska vara möjlig. Effekten motverkas också av att energiskatten är högre för bensin än för diesel.*

Denna produkt fanns på marknaden under september 2021 på ett begränsat antal stationer (5 st.) och under en begränsad tid. Tillgången på denna bensin är för närvarande endast i testvolym. Drivkraft Sverige anser att man inom ramen för Kontrollstation 2022 skall utreda potentialen för en sådan produkt och eventuella produktionsenheter som eventuellt planeras, eventuella tidplaner eller om det har byggts. Detta måste göras innan man inom reduktionsplikten utgår ifrån att tillräckliga volymer förnybara bensin finns tillgängliga.

## **Ett nytt energiskattedirektiv**

Sid 12:

*Kommissionens ambition är att det nya direktivet ska införlivas i medlemsstaternas lagstiftning senast den 1 januari 2023.*

Drivkraft Sverige välkomnar ett nytt energiskattedirektiv som enligt förslaget skall kunna betyda att man kan beskatta på energibas samt också differentiera skattesatser efter klimatnytta. Drivkraft Sverige anser att Sverige aktivt skall arbeta för att Energiskattedirektivet ändras vilket möjliggör lägre beskattning av hållbara biodrivmedel jämfört med fossila drivmedel samt att grödebaserade biodrivmedel inte beskattas högre än andra biodrivmedel. Det innebär även möjligheter till lägre drivmedelspriser inom reduktionsplikten.

Drivkraft Sverige bedömer däremot att det är orealistiskt att tro att det nya energiskattedirektivet skulle kunna införlivas i medlemsstaternas lagstiftning redan till 1 januari 2023, vilket anges i den remitterade promemorian. Då ändringar i energiskattedirektivet måste tas i full enighet av alla medlemsstater är det idag oklart när det reviderar direktivet med efterföljande anpassningar till nationell lagstiftning kan vara implementerat.

## **Bränslekvalitetsdirektivet och standarder**

Sid 14

*Att rena och höginblandade biodrivmedel omfattas av reduktionsplikten underlättar också för leverantörer av bensin och diesel att uppfylla de allt högre reduktionsnivåerna utan att riskera att komma i konflikt med bränslekvalitetskraven på bensin och diesel.*

Bränslekvalitetsdirektivet 98/70/EG med senaste uppdatering 2009/30/EU innehåller specifikationer för bensin och diesel som är viktiga ur hälso- och miljösynpunkt samt för att fordonens avgasreningsutrustning skall klara avgaskraven och de garantiåtaganden som finns i avgasreningslagen.

Dessutom måste man också uppfylla standarderna för bensin, EN 228 och för diesel, EN 590 samt SS 15 54 35 för att fordonstillverkarna skall godkänna dem för användning i fordonen och för att garantierna för fordonen och avgasreningsutrustningen fortsatt skall gälla. Standarderna innehåller, förutom specifikationerna i bränslekvalitetsdirektivet, också ett flertal andra tekniska specifikationer som är viktiga för fordonen funktion och hållbarhet. Därför räcker det inte enbart att uppfylla bränslekvalitetsdirektivets krav utan även kraven i standarderna måste uppfyllas.

Det är korrekt att en ökad försäljning av t.ex. HVO100 innebär att man behöver blanda i mindre HVO i diesel och det kan flytta fram tiden när det blir svårt att uppfylla kraven i standarden då reduktionspliktskravet stiger. Generellt gäller alltid principen att vi inte kan bygga regelverk som förutsätter en specifik efterfrågan. Kunderna bestämmer. Det går därmed inte garantera efterfrågan av de höginblandade, i det här fallet så det ger ju inget ”skydd” mot överskridanden av bränslekvalitetsdirektivet och standarderna då efterfrågan också beror på hur många fordonstillverkare som godkänner HVO100 för användning i fordonen.

## **M85**

Drivkraft Sverige anser att det inte är något stort problem med att inkludera M85 (85%vol metanol+15% bensin) i detta regelverk. Drivkraft Sverige vill däremot uppmärksamma att det idag inte finns några fordon som godkänner användningen av M85, ingen infrastruktur för distribution av M85 eller tillräcklig produktion av förnybar metanol. Förnybar metanol kan dessutom användas för ersättning av fossil metanol vid förestringen av rapsolja till FAME eller vid produktion av MTBE med förnybar metanol.

## **Elektro-bränslen**

*Sid 15: Med andra fossilfria energikällor än biomassa avses i huvudsak fossilfri elektricitet för produktion av s.k. elektrobränslen. Elektrobränslen är syntetiska bränslen som produceras av koldioxid, vatten och elektricitet i särskilda processer.*

Det skall enligt förnybartdirektivet 2018/2001/EU publiceras en delegerad akt vid årets slut 2021 om hur man skall räkna på och definiera e-fuel. Såvitt Drivkraft Sverige känner till har någon sådan delegerad akt ännu inte presenterats. Det är väldigt viktigt att definitionen i denna lag till fullo överensstämmer med det som kommer i den delegerade akten om e-bränslen.

*Vätgas omfattas inte av definitionen då det är ett gasformigt drivmedel.*

Komprimerad vätgas omfattas inte medan nedkyld som är flytande vätgas riskerar att omfattas. Drivkraft Sverige anser att detta måste förtydligas. Även cryokomprimerad vätgas är flytande.

## **Sid 16:**

*Då biodrivmedel på kort och medellång sikt kommer att vara dyrare att framställa än fossila drivmedel behöver rena och höginblandade biodrivmedel kunna säljas till ett högre pris, alternativt säljas med förlust, för att kunna konkurrera mot diesel och bensin.*

*Att drivmedlen ändå finns på marknaden tyder på att det finns en högre betalningsvilja för dessa drivmedel.*

Drivkraft Sverige vill uppmärksamma att man av pumppriset inte nödvändigtvis ser de rabatter som förekommer då kunder tecknar avtal med drivmedelsleverantörerna vilket gör att man bör vara försiktig med sådana slutsatser. Dessutom tillkommer för vissa biodrivmedel fordonsrelaterade kostnader, såsom exempelvis tätare serviceintervall mm. vilket också påverkar totalkostnaden för höginblandade och rena biodrivmedel.

Det är inte givet att betalningsviljan finns kvar när ingen additionell klimatnytta tillförs.



## **Korssubventionering**

*Med korssubventionering menas att en reduktionspliktig aktör säljer rena eller höginblandade biodrivmedel med förlust för att skapa utsläpp-minskningar att uppfylla reduktionsplikten på bensin eller diesel med. Aktören kan då i stället ta ut ett visst överpris på bensin och diesel, eftersom det inte längre är nödvändigt att blanda in lika mycket biodrivmedel för att uppfylla plikten.*

Korssubventionering kan fungera för aktörer som säljer både fossilt och höginblandade och rena biodrivmedel. Om de ligger i samma t.ex. dieselpool (se sid 5 av remissvaret) så blir det på samma sätt som man idag säljer HVO med <98% förnybart innehåll och inom en massbalans som idag är tillåten inom reduktionsplikten. Möjligheterna är dock olika för olika aktörerna beroende på vilken marknadsfördelning man har mellan bensin och diesel.

*Kors-subventionering kan t.ex. vara ett alternativ för företag som har kunder som efterfrågar rena biodrivmedel.*

De får dock inte mer reduktion än reduktionspliktens krav om de höginblandade och rena biodrivmedlens utsläppsminskning räknas in i reduktionsplikten och de kan därmed inte säga att de kör helt förnybart om man inte betalar för att den volymen inte skall ingå i reduktionsplikten utan vara s.k. additionell. Se ovan under stycket additionalitet.

## **Flexibilitetsmekanismer inom reduktionsplikten – överlåtelse av utsläppsminskning**

### Sid 17

*För aktörer som inte vill eller kan korssubventionera bör det vara möjligt att överföra utsläppsminskningar till en annan aktör som kan använda utsläppsminskningarna för att uppfylla sin reduktionsplikt.*

Drivkraft Sverige anser att det kan finnas en problematik vad gäller försäljning av utsläppsminskningar från aktörer som endast säljer höginblandade eller rena biodrivmedel. De behöver i början på kalenderåret veta vad de får betalt för utsläppsminskning för att kunna veta vilket pris som de kan få för utsläppsminskningen från de rena och höginblandade biodrivmedlen och då få kunskap om vilket pris som de behöver sälja produkten för. Tanken med denna flexibilitetsmekanism är att de reduktionspliktiga aktörerna skall köpa utsläppsminskningar för att uppfylla reduktionsplikten. Dessa aktörer vet först i slutet av kalenderåret vilket behov de har av att köpa utsläppsminskningar. Att bedöma och avtala om priser samt volymer blir därför mycket svårt för de berörda aktörerna.

Det kan vara svårt att överblicka påverkan på konkurrenssituationen mellan olika aktörer. Syftet med korssubventioneringen är att det för kunderna fortsatt skall kunna köpa höginblandade och rena biodrivmedel till ett konkurrenskraftigt pris.

Det är oklart om denna utsläppsminskning måste vara ett överskott vilket man ju inte vet förrän i slutet av året eller efter årets slut.

Inom reduktionsplikten får man endast handla med överskott. Drivkraft Sverige skrev en lång kommentar om detta i remissvaret till reduktionsplikten och den anser

## Ur Remissvaret till ”Reduktionsplikt för bensin och diesel - kontrollstation 2019”

### **Sälja/överlåta överskott**

*Sid 24: ”Det bör även fortsättningsvis krävas att reduktionsplikten är uppfylld vid överlåtelse av utsläppsminskning ”*

*”Energimyndigheten har föreslagit att möjligheten att handla med utsläppsreduktion ska utvidgas så att det blir möjligt för en reduktionspliktig aktör att överlåta utsläppsreduktion även om denne inte har uppfyllt sin egen reduktionsplikt. ”*

*I PM:et har föreslagits:*

*”Det bör även fortsättningsvis ställas krav på att den egna utsläppsminskningen ska ha uppfyllts för den som vill överlåta en utsläppsminskning så att någon annan kan tillgodoräkna sig den.”*

*Drivkraft Sverige förordar att Energimyndighetens förslag skall gälla. Inom reduktionsplikten finns det en valmöjlighet att uppfylla reduktionsplikten genom att tillsätta biodrivmedel eller betala reduktionspliktsavgiften. Aktörerna har som ambition att uppfylla reduktionsplikten genom att tillsätta biodrivmedel men anser samtidigt att det skulle förenkla den handel som finns med utsläppsminskningar om kravet på att aktörerna först måste uppfylla reduktionsplikten inte ställs.*

*Det konstateras också att det i dagens regelverk inte finns något hinder att handla med utsläppsminskningar under det innevarande året. Dock innebär kravet på att reduktionsplikten först måste uppfyllas att det är svårt att bedöma under kalenderåret vilket överskott som eventuellt finns tillgängligt för försäljning.*

*Vid rapporteringen av reduktionsplikten för kalenderåret kan något enstaka partier biodrivmedel bedömas av tillsynsmyndigheten inte uppfylla kravet enligt hållbarhetskriterierna. Det skulle då kunna innebära att aktören sålt ett överskott som i praktiken inte fanns. Då måste aktören informera den som köpt eventuellt överskott att överskottet inte fanns, och då måste den aktör som köpt överskottet betala reduktionspliktsavgiften. Det innebär också merarbete för tillsynsmyndigheten som måste justera beräkningen för fler aktörer. Om kravet på att uppfylla reduktionsplikten innan man kan sälja överskott tas bort behöver endast aktören som fått biodrivmedelsvolymen underkända betala in reduktionspliktsavgiften.*

*Drivkraft Sverige anser att kravet på att uppfylla reduktionsplikten innan överskott får säljas skall tas bort.*

Om en aktör har sålt ett överskott som denne sen visar sig inte ha så får man betala reduktionspliktsavgift för den försålda volymen utsläppsminskning. Det är hämmande för handel med utsläppsminskningar att kravet på att det skall vara överskott finns i reduktionsplikten.

### **Särskilda fördelar för etanol och metanol**

#### Sid 18

*I avsnitt 4.3 föreslås att etanol och metanol i stället ska ges särskilda fördelar vid beräkning av växthusgasutsläpp.*

#### Samt sid 19

*Det behövs därför ett annat sätt att gynna etanol och metanol. Inriktningen är att det bör göras genom att utsläppsminskningen från etanol och metanol räknas upp med en viss faktor vid beräkning av hur reduktionsplikten har uppfyllts.*

*Uppräkningsfaktorn innebär att det blir mer förmånligt att uppfylla reduktionsplikten på bensin genom att blanda in etanol eller metanol. Det skapas också en större mängd utsläppsminskningar som kan användas för korssubventionering eller överlåtas till en annan reduktionspliktig om ett alkoholdrivmedel säljs i höginblandad form. Uppräkningsfaktorn bör tas fram i samband med arbetet med ändringar på förordningsnivå.*

I promemorian redovisas inte hur en sådan fördel skulle konstrueras. Drivkraft Sverige har varit i kontakt med Regeringskansliet för att få mer information om konstruktion och vilken kompensation man tänkt sig. Svaret blev att det skall kompensera för det lägre energivärdet i etanol jämfört med bensin och en faktor 35% skall användas. Som Drivkraft Sverige uppfattar det kommer det att gälla både för höginblandade och låginblandad etanol.

Exakt hur och i vilket skede som denna faktor skall användas är inte klart. Dock har Regeringskansliet inte ansett att detta skulle vara ett problem mot EU regelverken eftersom man skriver det på sidan 27. Drivkraft Sverige delar inte den uppfattningen och ser också följande andra potentiella problem med en sådan lösning:

Att göra det med växthusgasberäkningen är olämpligt av flera skäl:

- Strider mot beräkningsmetodiken i Förnybartdirektivet 2018/2001/EU (RED II). Sveriges rapportering till EU måste räknas på annat sätt i enlighet med RED II. Det blir då olika redovisning i EU och Sverige.
- Kan ses som otillåtet statsstöd då man ger etanolen och metanolen en konstruerad fördel som innebär ett högre ekonomiskt värde.
- Då etanol huvudsakligen är grödebaserat så blir det stöd till nästan enbart grödebaserat.
- Detta skall notifieras och då innebär det att det granskas av EU om det är i linje med EU:s regelverk.
- Denna konstruerade växthusreduktion riskerar att underminera reduktionspliktens trovärdighet.
- Bidrar inte till måluppfyllnaden inom transportsektorn då det inte är en reell växthusgasreduktion.
- Ingen reell klimateffekt då den inte backar ut tillräckligt med fossilt när den blandas i bensin.
- En uppräkningsfaktor av växthusgasberäkningen kan leda till att det krävs lägre etanolvolym för att nå reduktionsplikten vilket kan minska efterfrågan på etanol. Alternativt så når man på pappret en högre reduktionsnivå som inte finns i verkligheten.
- Ej vetenskapligt grundad växthusgasberäkning
- Miljöinformation som hänvisar till fysiska produkter kommer att ha en annan beräkning än denna. Här blir det ytterligare en annan växthusgasreduktion än för Sverige som medlemsstat, inom reduktionsplikten, drivmedelslagen och miljöinformationen.

Drivkraft Sverige anser att det inte är möjligt att fullt ut kunna analysera förslaget. Metoden för att gynna etanol och metanol inom reduktionsplikten måste beskrivas i detalj. Som det är nu lämnas det till senare tillfälle med oklart resultat. Samtidigt kan man konstatera att i alla fall höginblandad etanol (E85 och ED95) kommer att få det

mycket svårt att överleva på marknaden om ingen explicit åtgärd vidtas för att i systemet kompensera för det lägre energiinnehållet.

Då i stort sett alla biodrivmedel har ett lägre energiinnehåll (en del mer och andra mindre skillnad) än de fossila motsvarigheterna bensin och diesel så måste ett sådant system, om man väljer att införa det, vara generellt och gälla alla biodrivmedel för att det skall vara teknikneutralt.

Drivkraft Sverige kan därför inte tillstyrka denna metodik som saknar trovärdighet vad gäller klimatarbetet.

Drivkraft Sverige anser att man bör lösa grundproblemet att skatten idag är baserad på volym och inte energi samt att koldioxidskatten skall spegla faktiska fossila utsläpp. Det kan även vara av värde att titta på andra konstruktioner om man önskar kringgå bestämmelserna idet nu gällande energiskattedirektivet än att ge etanolen en större växthusgasreduktion än vad som biodrivmedlet verkligen har. T.ex. studera det tyska systemet med utsläppsrättshandel i transportsektorn med ett fast pris på utsläppsrätterna under en övergångsperiod. I det tyska handelssystemet så betalar hållbara biodrivmedel inga utsläppsrätter. Förslaget till nytt energiskattedirektiv innehåller beskattning efter energiinnehåll och baserat på vad EU tolkar som klimatnytta och skulle göra en sådan konstruerad fördel överflödigt.

### **Energiinnehåll,**

*Det behövs kompletterande bestämmelser på förordningsnivå om hur energiinnehållet ska bestämmas för fossila drivmedelskomponenter eller tillsatser som ingår i ett alkoholdrivmedel eller ett annat fossilfritt drivmedel*

Eftersom också förslaget till energiskattedirektivet föreslår beskattning efter energiinnehåll bör energivärden harmoniseras så att de är lika för samma komponent i alla relevanta lagstiftningar.

### **Normalvärde**

*När rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i plikten bör ett gemensamt normalvärde för utsläppen från bensin, diesel och flygfotogen införas. Det kan annars uppstå oklarheter om vilken den fossila motsvarigheten till ett visst drivmedel ska vara. Av bilaga V del C p. 19 i det omarbetade förnybartdirektivet framgår att den fossila motsvarigheten vid beräkning av minskade växthusgasutsläpp för biodrivmedel ska vara 94 gram koldioxidekvivalenter per megajoule (CO<sub>2</sub>ekv/MJ). Inriktningen är att detta värde bör användas som normalvärde för utsläppen från fossila drivmedel (bensin, diesel och flygfotogen).*

Drivkraft Sverige anser att motivet till denna förändring är svagt då det ju inte är svårt att plocka in varje produkt i rätt skatteklass och därmed också inte något problem att plocka in det till rätt normalvärde. Det som skulle motivera ett gemensamt normalvärde är om EU är på väg på att göra detta inom t.ex. RED III men det har Drivkraft Sverige inte kunnat se att det är. Drivkraft Sverige anser att det återigen blir en dubbel bokföring i Sverige jämfört med det som skall rapporteras till EU från medlemsstaten Sverige.

Värdet 94 g CO<sub>2</sub>/MJ är den fossila jämförelsesiffran för biodrivmedel och har sitt ursprung i arbetet med reduktionsplikten inom drivmedelslagen enligt art 7a i FQD. 94 g CO<sub>2</sub>/MJ bygger på ett genomsnitt av bensin och diesel år 2010. I den beräkning

har man olika normalvärden för bensin och diesel vilka är de som används idag även inom reduktionsplikten.

Drivkraft Sverige avfärdar denna förändring om inte motivet till detta tydligare kan anges och motiveras på ett mer övertygande sätt.

Sid 23-24

*Det finns inte heller någon miljömässig fördel med att använda biodrivmedel i ren form jämfört med att blanda in dem i bensin och diesel. Miljönyttan avgörs av den utsläppsminskning som biodrivmedel ger och volymen fossila drivmedel som de ersätter. Ett system med särskild kvot riskerar att bli krångligt och är inte kostnadseffektivt. Det bör därför inte tas vidare.*

Drivkraft Sverige delar denna bedömning att inte införa en särskild kvot för rena och höginblandade biodrivmedel då drivmedelsleverantörerna inte kan garantera en efterfrågan på dessa biodrivmedel och skulle därmed kunna bli svårt att klara.

Sid 24

*Syftet med en särskild kvot är att ge stimulans till teknik-utveckling för att produktionskostnaden för dessa biodrivmedel ska sjunka.*

Drivkraft Sverige anser att detta påstående är felaktigt. Syftet är att få bättre betalt för biodrivmedel producerade från prioriterade råvaror med ny teknik och därmed leda till investeringar för produktion av sådana biodrivmedel. Syftet är inte att sänka produktionskostnaderna. Det kan göras genom stöd till forskning och teknikutveckling genom särskilda forskningsprogram som redan idag finns t.ex. hos Energimyndigheten.

Sid 27

### **Förenlighet med EU-rätten**

*Ändringarna i reduktionspliktslagen bedöms överensstämma med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.*

Drivkraft Sverige delar inte denna uppfattning vad gäller den konstruerade fördel som föreslås för växthusgasberäkningen för etanol och metanol. Drivkraft Sverige har sammanfattat skälen till detta ovan under "Särskilda fördelar för etanol och metanol"

Drivkraft Sverige anser i likhet med Regeringskansliet att detta förslag måste anmälas som en teknisk föreskrift enligt Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2015/1535.

### **Drivmedelslagen**

Bränslekvalitetsdirektivet (Fuel Quality Directive, FQD) reglerar vissa parametrar för bensin och diesel som är viktiga ur hälso- och miljösynpunkt samt också för att fordonsindustrin skall klara de lagstadgade avgaskraven. FQD implementeras i svensk lagstiftning genom drivmedelslagen (SFS 2011:319, DML) i vilken Sverige

även har infört krav HVO, FAME, ED95 och E85, trots att dessa idag inte omfattas av FQD.

De parametrar som införts som krav för FAME, E85 och ED95 bygger på gamla standarder som idag har uppdaterats och i vissa fall gått från en svensk standard till en Europeisk EN standard. För att man skall få betala en skatt enligt miljöklass 1 behöver dessa parametrar uppdateras alternativt att de tas bort ur drivmedelslagen och att E85, ED95 och FAME får egna skattesatser i lagen på skatt på energi (LSE). HVO har enligt §15 i DML har färre specifikationer och behöver inte uppdateras för att komma ifråga för Mk1 dieselskatt.

Om dessa produkter inte uppfyller drivmedelslagen kan de behöva betala skatt enligt miljöklass 2 eller 3.

E85 – betala skatt som bensin Mk2

ED95- betala skatt som diesel, Mk3

HVO – betala skatt som diesel Mk1

FAME – betala skatt som för diesel Mk3

Det finns möjligheter att klara specifikationerna om man frivilligt lägger in begränsningar som är striktare än standarden krav vilket kan leda till onödigt fördyrande av produkten.

---

Ebba Tamm  
Produkt & Miljöexpert